

Sperrfrist bis 13.30 Uhr



**Medienkonferenz**  
**Luftverkehrsinfrastruktur**  
Montag, 8. Januar 2007

Es gilt das gesprochene Wort

## **Einschränkungen bei der Luftverkehrsinfrastruktur schaden dem Wirtschaftsstandort Schweiz**

Rudolf Ramsauer, Vorsitzender der Geschäftsleitung economiesuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Luftverkehr ist ein unentbehrlicher Bestandteil der Schweizer Volkswirtschaft. Und er ist ein wichtiges Element des Schweizer Verkehrssystems. economiesuisse misst darum dem Luftverkehr grösste Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz bei. Gerade unsere stark mit dem Ausland verflochtene Wirtschaft ist auf beste internationale Anbindung angewiesen. Die Landesflughäfen von Zürich, Genf und Basel übernehmen diese Aufgabe erfolgreich. Sie bieten dazu eine Infrastruktur, die es den Fluggesellschaften erlaubt, den am freien Markt entstehenden Verkehr im Wettbewerb mit anderen europäischen Flughäfen abzuwickeln. Werden diese Flughäfen in ihrer nachfrageorientierten Entwicklung gehindert – und erste solche Bestrebungen stehen zurzeit im Kanton Zürich zur Diskussion –, so hat das gravierende Folgen für die ganze Schweiz. Der Geschäftsverkehr, ausländische Direktinvestitionen, aber auch der Tourismus wären ohne Landesflughäfen und besonders ohne den Flughafen Zürich auf diesem Niveau nicht denkbar. Die Schweiz ist vor allem dank des Flughafens Zürich gut in die interkontinentalen Verkehrsnetze eingebunden. Dieser Flughafen hat in letzter Zeit vom allgemeinen Wachstum in der Luftfahrtbranche profitiert. 2005 wurden fast 18 Millionen Passagiere transportiert und 375'000 Tonnen Fracht. Die am Betrieb des Flughafens beteiligten Unternehmen beschäftigen rund 24'000 Personen und jede zusätzliche Million an Passagieren schafft erfahrungsgemäss 1000 Arbeitsplätze. Insgesamt hängen rund 100'000 Stellen direkt oder indirekt vom Flughafen Zürich ab. Und ganz wichtig für das Tourismusland Schweiz: 35 Prozent der ausländischen Touristen kommen per Flugzeug in unser Land. Diese Zahlen zeigen: Es gilt, unsere Luftverkehrsinfrastruktur wettbewerbsfähig zu erhalten. Zu viel hängt von ihr ab.

Politische Restriktionen verschlechtern die Position unserer Luftverkehrsinfrastruktur gegenüber den ausländischen Konkurrenten. Der Verlust der Hub-Struktur des Zürcher Flughafens durch Restriktionen, wie sie zwei hängige Volks- und zwei Behördeninitiativen verlangen (siehe „dossierpolitik“), hätten einschneidende Folgen für die Schweizer Bevölkerung insgesamt. Nur ein Drittel der vom Flughafen Zürich abfliegenden Passagiere kommt aus dem Kanton Zürich. Und die zusätzliche Wertschöpfung und Tausende von Arbeitsplätzen entstünden an anderen Flughäfen in Europa. Gemäss einer KOF-Studie (siehe „dossierpolitik“) tragen nämlich nicht nur der Flughafenbetreiber, die Fluggesell-

schaften und die Passagiere die Kosten der Wettbewerbsbeschränkungen, sondern auch die im internationalen Wettbewerb stehenden Schweizer Unternehmen.

Flugverkehr verursacht auch Immissionen. Deshalb unterstützt economiesuisse auch die Bemühungen der Aviatikindustrie und des Flughafens Zürich im Speziellen zur Lärmbekämpfung. Diese Bemühungen sind beachtlich. Von aussen auferlegte Beschränkungen schaden aber der gesamten Bevölkerung und der Standortattraktivität der ganzen Schweiz.

Fazit: economiesuisse hält politische Wachstumsbeschränkungen der Flughäfen, aber auch anderer Bereiche des Verkehrs für falsch. Die Schweizer Luftfahrt würde durch unverhältnismässige Zusatzregelungen einem Standortnachteil ausgesetzt. Allfällige Begrenzungen der Flugbewegungen, wie sie im Kanton Zürich von den verschiedenen Volksbegehren anvisiert werden, lassen eine Redimensionierung des Flughafens Zürich befürchten. Eine Rückstufung des Flughafens Zürich zu einem Sekundärflughafen hätte negative Konsequenzen für die Schweizer Volkswirtschaft.

---

# Die Schweizer Flughäfen – Infrastruktur für die Gesellschaft

**Josef Felder**

Präsident SIAA

CEO

Unique (Flughafen Zürich AG)

**8. Januar 2007**



# SIAA – Swiss International Airports Association

- **Gründung der SIAA am 19. Dezember 2000**
- **SIAA-Flughäfen:**
  - Airport St.Gallen-Altenrhein
  - EuroAirport Basel
  - Flughafen Bern-Belp
  - Aéroport International de Genève
  - Lugano Airport
  - Flughafen Zürich
- **Total: 33 Mio. Passagiere**

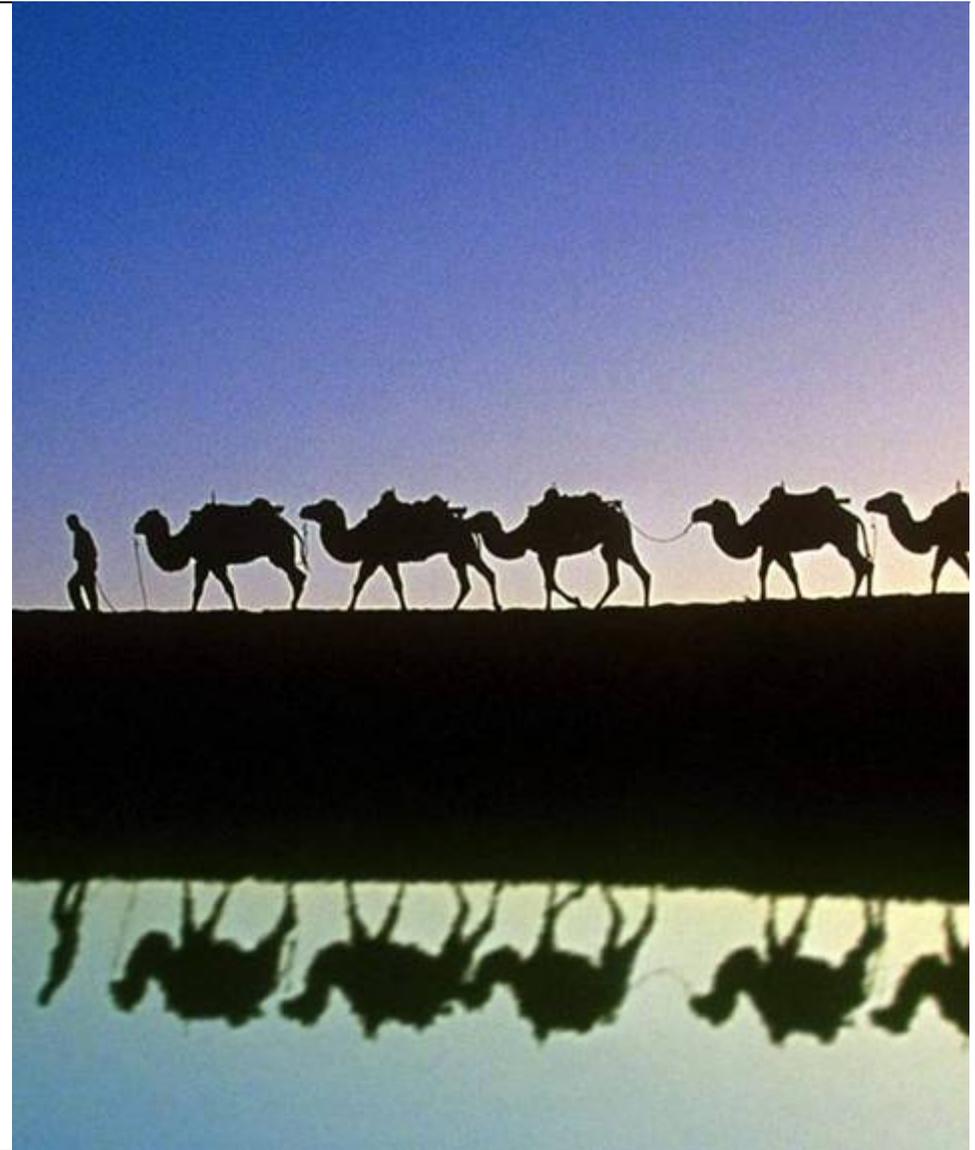


# Verkehr ist kein Selbstzweck

---

**Verkehr ist Grundvoraussetzung für Handel, kulturellen Austausch und letztlich Wohlstand.**

**Verkehr ist kein Selbstzweck!**



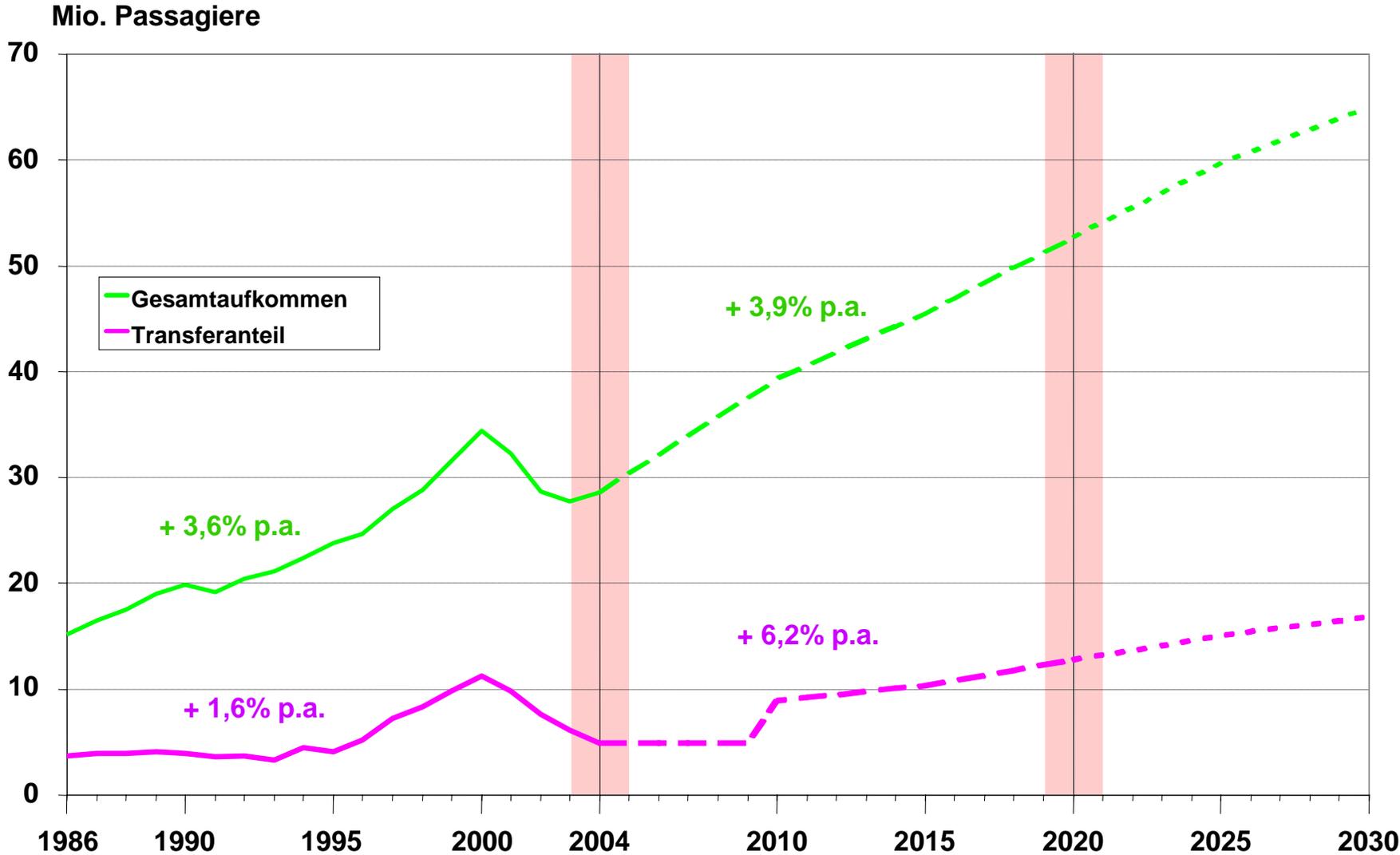
# Luftfracht im Wert von CHF 64.3 Mia.

## Luftfracht:

- **3.9% der Exportgüter gemessen am mengenmässigen Aufkommen**
- **30.9% des Wertes aller Exportgüter**



# Nachfragestudie des Bundes für CH

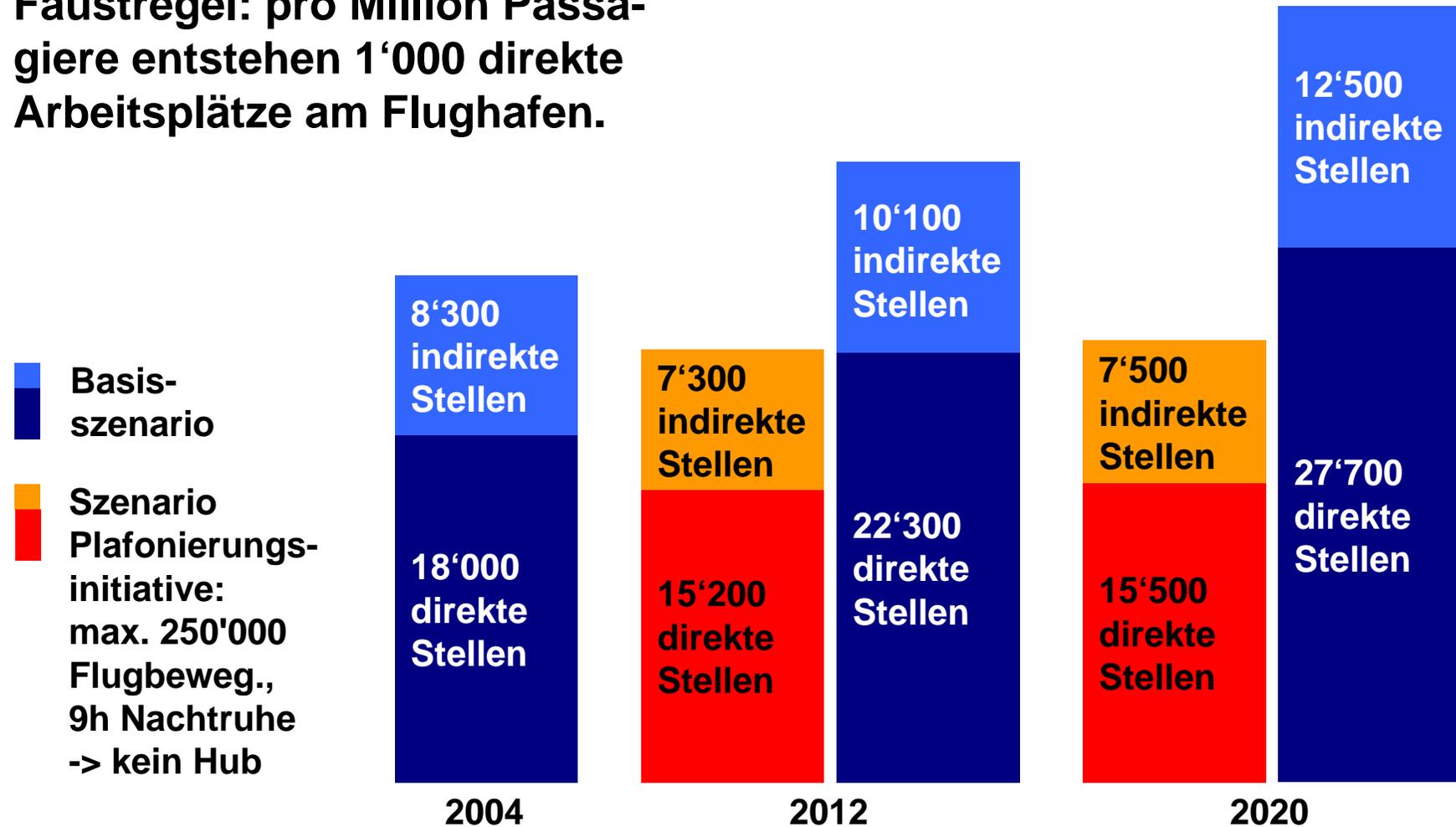


Quelle: Nachfrageprognose des Bundes (Intraplan)



# Auswirkungen der Plafonierungsinitiative\*

**Faustregel: pro Million Passagiere entstehen 1'000 direkte Arbeitsplätze am Flughafen.**



\* ohne induzierten und katalytischen Effekte  
 Direkte Effekte: am Flughafen; Indirekte Effekte: Zulieferer  
 Quelle: Infrac: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich (2005)

# Schweizer Flughäfen brauchen eine Bestellung

---

**Welche Mobilitätsbedürfnisse sollen die Schweizer Flughäfen in Zukunft erfüllen?**

**Welche Flughafeninfrastruktur soll dafür bereitgestellt werden?**

**Die Realisierung für Infrastrukturbauten dauert 10 bis 20 Jahre. Rechtzeitige Bestellung ist darum Voraussetzung für bedarfsgerechte Bereitstellung.**

**Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit**





# Bedeutung der Luftverkehrsinfrastrukturen und der interkontinentale Verbindungen für die Schweizer Tourismusindustrie

- Einleitung
  - Tourismus Schweiz
  - Zürich / Städte
  - St. Moritz – Samedan / Regionen
- Thesen
- Fazit und Perspektiven



- 3.4 % BIP
- 10 % Gesamt Export (4.)
- > 30 Mia. Direkte Wertschöpfung (>50% ≠ CH)
- 165'000 Stellen (5.2 %)
- > 30 % Schweizer Touristen fliegen ein

1. Megatrends Mobilität, Globalisierung  
„Convenience“ nehmen zu
2. Erreichbarkeit = Flugverbindung → Destination  
→ Wertschöpfung
3. Wachstums- und Zukunftsmärkte sind „Flugmärkte“
4. Trend zu „Last Minute“, Low Cost, Linien-Rest-Kapazität  
hält an
5. High-Income-Traveller, Messe- und Kongress-Tourismus  
brauchen interkontinentale Direktverbindungen

